All' Egregio Signor Avvocato Matteo Molfino, in attestato della più distinta stima, e d'ossequio
L'Autore

CENNI

SUL

COMMERCIO CONTEMPORANEO DI GENOVA

DI GIUSEPPE PAPA

CORREDATI DI TAVOLE STATISTICHE

GENOVA
TIPOGRAFIA E LITOGRAFIA DI L. PELLAS.
1847. — (*Con permissione*).

CENNI SUL COMMERCIO CONTEMPORANEO DI GENOVA

Dopo la coltura della terra, la coltura, adunque,
delle arti è quella che conviene più all'uomo.
L'una e l'altra han bisogno di uno spirito
che le animi, e questo spirito è il commercio.

FILANGIERI

Scienza della Legislazione. Capo XVI.

I.

Se brami, o benigno lettore, di renderti ragione del come il nostro emporio si regge da varii secoli, e quanto opportunamente sieda sul mare, per doversi ripromettere una superiorità da non essere ismentita (inarrivabile sin'ora), nel far traffico di quelle derrate che si traggono dall'occidente, a confronto dei porti rivali a noi vicini, ponti sott'occhio la carta geografica dell'Europa, e se'l consenti, fa di trasportarti coll'immaginazione a viaggiare su qualche naviglio, che dalle più remote regioni oceaniche giugnesse nello stretto di Gibilterra, onde inoltrarsi nel Mediterraneo. Trascorsi appena pochi giorni, dacchè ti verrebbe fatto di solcare quel mare, dirizzando la prora a greco, e scorrendo a breve distanza dai lidi della Spagna e della Francia, vedrai la tua nave senza mai disviarsi per intersecamento di isole o continenti, veleggiare difilata nel mar ligure, vasto golfo dilatato all'estremità delle due riviere, protendentisi da occidente in oriente per circa miglia dugento, che a guisa di braccia il rinserrano e ristringono a grado a grado che tu vai navigando verso l'ampio suo seno, trasformato in ispazioso porto, in riva al quale s'erge maestosa la metropoli della Liguria.

Ora volgendoti a mezzogiorno, vedi dischiudersi innanzi al suo golfo un'esteso mare, che circuisce e bagna una gran parte del continente affricano; a stanca la costa occidentale dell'Italia in tutta la sua lunghezza di circa miglia 500 e sin dove la Sicilia t'arresta sì, che a guisa di sbarra pare ne limiti il confine (quasi natura volesse che quest'acque accerchiate in ogni parte da varie coste, e dalle vicine isole di Corsica e di Sardegna, divenissero un lago schiettamente italiano), lasciando aperto un varco per inoltrarti dallo stretto

di Messina nell'Adriatico rinchiuso da coste (si può dire) Italiane, e nell'arcipelago che, tra l'intersecamento delle sue innumerevoli isole, dischiude l'adito ai navigli per approdare nella Grecia, nella Turchia Europea e nell'Asiatica, separate dal piccolo mare del Bosforo, che ristretto in canale, e lambendo la vagheggiata Costantinopoli ti guida nel vicino Ponto Eusino.

Così natura arride propizia al ligure nocchiero verso il mare.

Da terra, le Alpi marittime nel limitare la Liguria all'occaso, con una diramazione danno origine agli Appennini; che piegandosi prestamente ad ostro per l'Italia, la stringono pressochè circolarmente, rinchiudendola verso il suo golfo; ristretta angustiata dall'addossamento di quei monti, non ti apre altro accesso interno, se non che quello delle sue valli; valli strette, frequenti, che la solcano in varii sensi, ove torrenti e torrenti rapidissimi dirupandosi, spogliano que'luoghi del vegetal limo, non lasciando all'agricoltura che le nude rupi, per confondersi nel sottoposto mare.

Concorrono a riparare le strettezze di una località così arida, le non difficili comunicazioni che l'Appennino schiude al traffico ligure coll'Italia Settentrionale; e qui parmi poter asserire senza tema, che la grande importanza, e gl'interessi mercanteschi dell'Emporio Genovese possono estendersi per le sue favorevoli circostanze geografiche (nell'andare a competenza per le mercanzie provenienti dall'occidente) a tutte le provincie o stati, rinchiusi tra le Alpi, ed una linea tracciata dal suo golfo alla foce del Pò. Inoltre quelle stesse Alpi, che semicircolarmente attorniano la penisola italiana dall'occaso a tramontana, oggidì accessibili da più lati, per varie aperture ivi praticate, offrono agevoli passaggi semprepiù opportuni a dilatare un siffatto commercio, e le più acconcie all'uopo, presentansi le Retiche situate all'estremità dei laghi Maggiore e del Lario, per la Svizzera e la Germania, le Noriche per l'Austria e la Baviera, le Graje per la Savoja ed il Lago Lemano; regioni oltramontane, comechè distanti dal Mediterraneo, il di cui porto più vicino essendo quello di Genova, si è altresì il più naturale a provvederle di quelle produzioni transatlantiche.

Così, o lettore, la superiorità della positura del nostro emporio, ci vien fatta palese come una verità geografica che spiega la rinomanza delle trascorse età, in quanto che possiede riuniti due vantaggi effettivi ed incontrastabili, uno terrestre per la minor distanza e le facili comunicazioni colle suvviaccennate regioni interne italiane, ed al di là de'monti, l'altro marittimo in forza dell'utilità somma di una stupenda situazione che accenna a breve distanza dello stretto di Gibilterra.

II.

Nelle sue parti interne una natura aspra ed isterilita, mutò figura quà e là mercè l'arte dell'industre e paziente lavoratore ligure, che invecchiando indurito da improbo lavorìo trasse a forza di braccia, di replicati stenti, e di mal compensati sudori, le natìe rupi dallo

squallore, per mostrarle adorne di rigogliosa vegetazione; aspetto ridente incantevole che, pel contrasto della nuda salvatichezza dei vicini monti, vieppiù accresce l'ammirazione dello straniero. Ma da cotanta fatica non può riuscire a procacciarsi nutrimento bastevole una popolazione, che mutò pochi scogli, irradiati da un sole chiarissimo, in altrettanti camperelli produttivi.

Laonde, un cotal bisogno astrinse in ogni tempo quegli abitanti ad emigrazioni temporanee, a divenir marinai e trafficanti, prevalendosi dell'opportunità del vicino mare, per trarre dal commercio ciò che loro possa mancare in patria. Così pigliano origine le varie abitudini che, dalla diversa configurazione geografica dei paesi piana o montuosa, più o meno sterile, e più o meno fertile, cotanto influiscono a determinare il carattere particolare, e l'indole propria di ciascun popolo; e se tu, o cortese lettore, per contrapposto vivi in ridenti e feraci pianure, ove ti è dato sperare mercè il benigno sorriso di una natura generosa, ove all' agricoltore che terge il sudore dalla sua fronte è serbata una messe abbondante, ove l' agiatezza e l' abbondanza concedono all' abitatore di far tempone; volgiti ed osserva le nude rupi di codesti monti, e codesti scogli che non ispirano se non che una molesta speranza, un' ansietà continua, ed una preoccupazione del futuro poco lusinghiera si, ma non infelice se così sveglia ed ajuta l'operosità costante di un popolo cui è principale elemento di vita il commercio.

Tanto più ammirabile ci appare codesto commercio, in quanto che nel volgimento di circa otto secoli, e per l' avvicendarsi delle umane sorti, le sue fasi tornando or gloriose, e prospere, ma sovente infelici ci ammoniscono non meno che l'avversa fortuna, non ostante si facesse a travagliarlo crudelmente, pure non mai potè svellerlo dal suolo natìo; e se talora dovette ristrarsi, ciò non fu che per risorgere, se non fulgido come nei giorni di sua gioventù, almeno da potersi reggere in un posto distinto tra l'europea famiglia. Infatti nello scorcio dello scorso secolo non andò esente dal dannoso scuotimento, che le vicende di tempi fortunosi andavano preparando. Gl' interni trambusti della Gallia, concitando l' Europa, la trassero a fierissime guerre di principii, cui facendo eco la Liguria, di propria mano non ristette dal dare l' ultimo tracollo al proprio traffico. Quindi alle patrie leggi sottentrarono i moltiformi reggimenti stranieri, ai quieti e soliti commerzj, gl' incessanti apprestamenti guerreschi, al libero mercanteggiare il luttuoso blocco continentale, l'oppugnatore della libertà del mare; cumulo di danni che annichilò la sussistenza mercantesca di Genova, la quale menomata dei propri abitanti (1), vidde in breve ora, distrutta la sua floridezza, l' opera faticosa e lunga di molte età. Ciò ne dà a divedere, quanto fosse sincera e legittima l'esultazione della Liguria, quando salutò festevole l' epoca avventurata del 1815; epoca memorabile di pace universale, sempre cara all' umanità, che fece succedere allo squallido aspetto di tempi lagrimevoli, il pacifico e consueto maneggio del commercio costante amico dell' ordine e della tranquillità.

Alloraquando con ripetuti tentativi, e con raddoppiati sforzi, si fa prova di comprimere il commercio, o d'imprimergli capricciose direzioni, si ha bel fare, che desso non si lascia soprattenere nei suoi progressi dalle difficoltà che incontra per via, imperciocchè il bisogno di dilatarsi, crescendo in ragione del suo ristringimento, una tal forza espansiva l'aiuta si, che riesce sempre a superare gli ostacoli per estendersi ovunque. È simile ad un impetuoso torrente, che trascina con se tutti coloro, che si affaticano d'inceppario entro angusti limiti. Se il diritto della spada ingenera per lo più il disegno di opprimerlo, non è men vero che in certe circostanze può preparare i mezzi per agevolarne l'aggrandimento, troncando i legami che nuocono al suo sviluppo: ma siffatti progressi sono eglino stessi l'opera dei bisogni incalzanti che gli uomini sentono pel traffico e della mano amica e soccorrevole che loro stende una saggia politica

Epperciò il ristauramento della concordia universale, consolidando i futuri destini delle popolazioni europee, diè nuova vita alle facende mercantili, il di cui sviluppo, distrigato dagli impedimenti, progredì con tale rapidità, e tanto estesamente, che il porto di Genova vide ripristinata la fama dell'antico suo nome come per incanto, mercè l'affluenza di tutte le nazioni, memori della sua non mai smentita importanza, la quale ci provò coi fatti, non fallaci ma bensì fondate speranze di risorgimento, naturale alla sua favorevole situazione, mallevadrice in ogni tempo del proprio avvenire

Tuttavia dobbiamo ricordare che la condizione dell'emporio ligure, non ostante i segnalati vantaggi della propria località, diviene, affatto eccezionale, contrapponendola ad ogni altra; avvegnachè lo sterile suo territorio non le offre se non che pochissimi prodotti naturali ed agricoli d'asportare, e l'industria scarse manifatture; nè dalle produzioni delle interne provincie, cui è annessa, può venirle alimento per invigorire un moto proprio e continuo, atto a dare il tratto alla bilancia della sua ricchezza relativa, e di quella della Liguria, o dello Stato. Inoltre non possiede colonie colle quali possa trafficare esclusivamente, e quindi reso impotente a crearsi da solo, ciò che si chiama commercio di proprietà (locchè rende un popolo trafficante privilegiato e superiore ad ogni altro), deve invece sussistere a spese degli altri, creandosi dei guadagni col vendere, o permutare il superfluo di una nazione con quello di un'altra, e così stabilire un commercio di economia. Qui poi sottentrando i fatti alle illusioni, sarebbe blandizie alla nazionale vanità, il credere, che si possano citare ad esempio, e proporre a modello pel reggimento dell'emporio ligure, i sistemi vigenti in Inghilterra prima delle recenti riforme, in Francia, ed in altri paesi di ugual calibro che se colà si riconoscono dannosi, qui sarebbero esiziali.

Ciò ammesso, e dovendo crear tutto, ove per la natura poco generosa tutto manca, tranne l'opportunità del mare, il buon volere, e la mirabile solerzia degli abitanti, tornarono necessarie, in ogni tempo, leggi tali, da far riparo ad un'eccezione così assoluta, uguali in effetto a quelle che proclamano libera la concorrenza alle estere

nazioni nel traffico degli emporii. Epperciò, studiaronsi acconciamente siffatti lunghi esperimenti, dedotti da varii secoli, quando, divenendo semprepiù opportuni all'uopo nostro, per le invariabili circostanze, degnavasi l'Eccelsa Clemenza Sovrana di confermare che continuasse libero l'appulso dei navigli stranieri nel porto di Genova (1815).

Codesto primo rimedio, tuttochè fondamentale, sebbene abbia ingenerato risultamenti sempre felici, pure non dovea restar solo a compiere, ed a rendere consentaneo ai tempi, il ravviamento del nostro commercio; stantechè nuovi inciampi esterni, non passando inosservati chiarivansi tutto giorno dannosi, e tali erano la progrediente rivalità degli emporj vicini, e l'incessante sviluppo delle arti e del commercio che, da circa un mezzo secolo, allargavasi e prendeva consistenza in seno di tutte le nazioni; potentissimi gareggiamenti che non ristavansi dal conturbare la concorrenza di Genova al di là de' monti, ciò che varrebbe in ogni tempo (ove si mettesse in non cale) a rendere semprepiù ardua la sua condizione economica, già da per se difficilissima.

III.

A fronte di siffatti progressi, non men veri che pronti a farsi strada, i sistemi stazionari, o fondati sull'esclusiva, come ognuno sa, cadono da per se; eppure tuttociò non basta a fare avvisati gli idolatri dell'immobilità, i quali aggirandosi in ambagi, negano le risorse che una piazza mercantile potrebbe trarre dalla sua vantaggiosa posizione, allegando (con quanta acutezza e senno chiunque sel vede) che colla sola antica sua rinomanza possa schermirsi dai concorrimenti rivali, e così rimediare i guai del presente; comechè il traffico dovesse tener dietro piuttosto al senso vuoto dei nomi, ed a quello delle parole bolse senza conclusione, che non all'andamento positivo e chiaro dei fatti. Sonore ciancie. Nell'età nostra il commercio non è più il retaggio esclusivo di poche nazioni, o di alcuni porti privilegiati, come accadeva nei trascorsi secoli a noi vicini, ma sibbene appartiene a tutti i popoli, ed ognuno aspira a possederne una parte proporzionata alla propria condizione, ed ai mezzi agricoli ed industriali di cui trovasi fornito Da cotali verità, adunque, derivano i maggiori ostacoli, che in sostanza si risolvono in continue e vivacissime gare di nazioni, affaticantisi, colla solita moderna mobilità, a spacciare le loro produzioni in copia maggiore ed a più buon mercato; incitamento atto ad avvivare la sonnolenza, per istudiare i mezzi più appropriati che deggiono fare equilibrio alla dannosa concorrenza.

Infatti opportunissime divennero all'uopo le Sovrane Provvidenze, emanate nel 1817, per l'eseguimento di un passaggio più agevole a traverso l'Appennino (Gioghi), condotto a termine in breve tempo e quindi aperto nel 1822; ora vi si ascende per una nuova strada ampia, magnifica, e sufficiente ad appagare i desiderii e le contingenze del traffico di que' dì; avvegnacchè diveniva attissima ad allar-

gare ognor più il commercio genovese coll' Italia settentrionale, e colle contrade d' oltramonti, per ivi frustare le gare forastiere. Tanto più esperimentavasene l' utilità immediata, in quanto che l' antico cammino, che si apre il varco pel monte Bocchetta, se nel secolo scorso valeva ad avvantaggiare il traffico del Porto di Genova, invece nell'età nostra richiedendosi maggior economia di tempo e di spesa, non poteva adempiere a quell' importante e fondamentale uffizio, a cagione dell'ertezza sua aspra e malagevolissima, che il rendeva ognor più gravoso. Cosicchè vennesi a capo di porre in opra il secondo rimedio, che unitamente al primo suvviaccennato, riguardante il libero appulso dei navigli esteri, confermava coi più felici risultamenti, in qual modo si riesce a conferire nerbo e consistenza durevole al moto mercantile dell' emporio ligure, e così vincere le difficoltà inerenti alla sua eccezionale condizione economica.

La lunga esperienza di molti secoli di tirocinio ci ha dimostrato, che i gretti e meschini disegni di una gelosa ed oscura politica (anzichè la mancanza di nozioni sull'andamento naturale della pubblica economia) opposero sempre forti ostacoli, a che non si aprissero nuove e più agevoli comunicazioni, opportune a diffondere il commercio, non solo tra stato e stato limitrofi, ma persino tra le medesime provincie, rette da uno stesso governo, sacrificando, in tal guisa, ai mal concetti e cupi timori, non mai avveratisi, o assai più all' egoismo ed all'ambizione di pochi, le più belle e le più care speranze dell'incivilimento, fondate sulla prosperità del maggior numero. Ai piccoli stati, però, sovente divenivano suprema necessità di natural difesa, gli scoscendimenti del proprio territorio, contra le aggressioni di uomini potenti, unico e solo baluardo (quando l'arte guerresca aggiravasi ancor bambina) che acconciamente e bene spesso felicemente faceva schermo alla debolezza dello scarso numero di difensori. Per le quali cose l'antico governo della Liguria, astretto dalle vicende de' tempi a seguire i dettami di una politica non dissimile (in allora non condannabile), si astenne mai sempre d' intersecare il proprio stato di strade carreggiabili interne, o collegantesi con estere contrade; (tranne quella unica e malagevole pel monte Bocchetta) se col nome di strade non si dovessero appellare i suoi sentieri naturali e dirupatissimi.

Oggimai havvi un'altra politica prevalente più che l' antica, più che i suoi timori, e più che le sue grettezze, ed è il benessere di tutti.

Già erasi data la prima spinta, col nuovo cammino dei Gioghi, e qui soltanto non si limitava l' eseguimento di un sistema stradale nella Liguria, che, dilatandolo alle due riviere, compievasi in quei luoghi trarupati, ove non si poteva giungere che dal mare; tanto che oggidì ti è aperta, lunghesso il littorale, una facile via opportuna al traffico, ed al continuo passaggio dei viaggiatori, che dalla vicina Francia, valicando il Varo, si diriggono a Genova, o sino alla Magra per inoltrarsi nell'Italia Meridionale. Fanno seguito alla strada principale, nuove diramazioni dipartentisi da Nizza, da Oneglia

e da Savona per rendere agevole la circolazione dei prodotti, e dilatare ognor più il traffico colle provincie interne del Piemonte, che un tempo, per le malagevolezze delle comunicazioni, concentravasi, seguendo esclusivamente la via del mare, nella metropoli ligure.

Egli è un fatto incontrastabile che dal concorso simultaneo di varii impulsi celeri ed incessanti nello scambio delle derrate, vediam risultare la creazione di non pochi altri interessi fecondi di quelle ricchezze, le quali crescendo valore alle cose mantengono agiata l'agricoltura; e se da un concetto cotanto utile, svilupparonsi progressivamente effetti felici tra le provincie dello stato, non è men vero che ad un tempo compievasene un altro lodevolissimo ed importantissimo qual'è quello di riunire, e confondere i destini di popoli italiani subalpini, agricoli, forti e guerrieri, con popoli liguri, parimente italiani, non men forti, trafficanti e marinareschi.

IV.

Già abbiam detto a quale rovesciamento soggiacque il traffico ligure dal 1797 al 1815, e quali urti il facessero risorgere rigoglioso; ma questa crisi non andava disgiunta dalla stessa avversa fortuna, che percosse con pari crudezza anche il naviglio mercantile; che se qualcuno si fosse avvisato di rilevare, da un'evento così rovinoso, la annichilazione, od il suo intiero distruggimento, certo è che non doveva parer temerario nel dedurre simili conseguenze dai fatti preesistenti; ma nella Liguria marittima, ove l'asprezza e la sterilità dei monti spinge gli abitanti a fondare il loro avvenire sul mare, ove sin da fanciulli pel continuo esercizio su quell'elemento, lunghesso un littorale estendentisi circa 200 miglia, non che formarsi nascono marinai; solo vogliam dire con ciò, che ove la natura più che l'arte contribuisce a far conseguire siffatti non interotti risultamenti, l'ispegnimento della marineria riesce impossibile. Crudo e lungo fu l'esperimento che attristava quella gente di mare in casa propria, ma non che annidarvisi, mentre ferveva la lunga guerra, si disseminarono in ogni angolo del globo; e marinai liguri ti avveniva di scontrare, in quel torno, nel Levante, a Malta, a Tolone, in Ispagna, a Gibilterra, in Inghilterra, ed in America, ovunque solerti, esperti ed animosi nei viaggi, nè meno pronti a sfidare coraggiosi i pericoli delle battaglie. Tanto che sopravvenendo la pace europea, e concentrandosi il più gran numero in patria, come per incanto, annoverossi un personale marittimo pronto a dar polso ad una nuova sussistenza, e a ravvivare, colle sue intraprese, il traffico della Liguria.

Se il commercio nel porto di Genova si avviava ad un crescente sviluppo, non meno progressiva risorgeva la nazionale marineria mercantile affaticandosi, in quei primordii, a conseguire un rassodamento, tribolato in parte dai barbareschi, che impedivano colle loro piraterie la libera navigazione del mare; e molto più veniva travagliato dall'essere interdetto alla bandiera nazionale il passaggio del Bosforo

pel mar Nero, non che il libero mercanteggiare col Levante. Simili impedimenti, cotanto nocivi, trassero non pochi mercadanti liguri a far coprire le proprie navi da estere bandiere, onde schermirsi ad un tempo dalle vessazioni dannose, e poter estendere liberamente e con sicurezza i loro viaggi.

Mano a mano, però, che la saggezza sovrana trovava opportuno di convenire nuovi trattati colle potenze Maomettane, a benefizio del commercio dei propri sudditi, i navigli liguri ammainavano le insegne estere per inalberare la nazionale; ed ognor più a ciò diedesi compimento, quando il provvido governo, nel 1823, conchiudeva colla porta Ottomana un trattato di amicizia e di commercio, mercè il quale, veniva aperto ai navigli sardi lo stretto dei Dardanelli, per veleggiare nel mar Nero, ammettendoli altresì come quelli delle nazioni più favorite, a trafficare in tutti i porti dell'Impero Ottomano.

A misura, adunque, che i trattati guarentivano la libertà del mare ed il traffico colle nazioni Maomettane, il naviglio mercantile acquistava un' adeguata non solo ma ben anco progrediente consistenza. Laonde se al di fuori avea conseguito una valida e legittima protezione (dalla gente di mare riputata insufficiente a conferirgli nerbo e forza per andare a competenza colle estere nazioni), agognava non meno ad ottenere che maggiore divenisse quella di cui godeva in casa propria. Per la qual cosa venne accordata una concessione di privilegio, mercè un diritto differenziale, che gravitando sulle importazioni dei cereali e dei liquidi fatte dalle estere nazioni, lasciava in balìa dei navigli sardi il maneggio esclusivo di quelle derrate. (2) Così conturbossi il primitivo avviamento del porto di Genova, ingenerando lo scontro di due elementari motori del suo commercio; uno potente che piglia forza dai mercadanti, ed è il traffico, l'altro ciò che la gente di mare trae dalla navigazione pel trasporto delle merci, cioè il noleggio.

V.

In cospetto di siffatti interessi, che a vicenda contendevansi la propria conservazione, non meno che lo sviluppo e la loro futura prosperità, non riescirà discaro se, come fu nostro intendimento, ora ci accingiamo a librare l'importanza relativa di ciascuno di essi, e se pronunziavansi, non senza gravi conseguenze le restrizioni ed i sacrifizi che s'imposero al primo, onde favorire la protezione che il secondo impetrava.

A menomare, se non a vincere, i nocivi effetti, come più sopra accennammo, di una condizione economica evidentemente eccezionale quale si è quella dell'emporio di Genova (non ostante gl'incontrastabili vantaggi della propria località), due rimedii fondamentali si posero in vigore; quello della libera concorrenza nel suo porto dei navigli stranieri, l'altro l'aprimento di una nuova strada per agevolare lo spaccio delle importazioni.

Insistendo sulla necessità di conservare il primo, dacchè il secondo non venne contrastato, farem pruova di addentrarvisi per conoscere quali risultamenti si trarrebbono, per un'ipotesi, dalla sua piena

mutazione. E qui appunto ponete caso che si togliesse via interamente; e col far cessare l'opera di quelle franchigie, i bastimenti nazionali acquisterebbero l'esclusivo privilegio di frequentare essi soli il porto di Genova, recandosi alle mani il monopolio di provvederlo di ogni derrata; con che esclusi i forastieri, e posto in bando il loro traffico, si avranno così ristretti, concentrati tutti gli accidenti o casualità mercantesche nelle mani di quei pochi individui privilegiati, dai quali, qualunque sieno le loro pretensioni sarà pur giuoco forza di dipendere; quindi sottentrata all'efficace emulazione, la sonnolenza, e spento intieramente il veicolo del buon mercato, la rivalità necessaria tra i mercadanti, la quale crescendo in ragione dell'allargantesi concorrimento, procura maggior economia nei trasporti e nelle spese locali e con ciò decisi vantaggi nei prezzi delle mercanzie, soprabbondanti soltanto colà ove non esistono vincoli o leggi esclusive. Laonde col crescere degli ostacoli scemate le permute ed il numero degli accorenti stranieri, e con essi il moto continuo e rapidissimo degli affari e perciò i molteplici guadagni; così avverrà come d'ogni industria esercitata mediante una privativa, che facendosi il dominio esclusivo di pochi, e coll'angariare lo stato in prò di qualche classe, i piccoli, quali vittime del privilegio, divengono il retaggio dei ricchissimi, cioè del minor numero.

Se dal rimuovere, appieno, il libero concorso tornerebbe, come or ora abbiamo detto gravissimo nocumento; ove poi si dovesse menomare soltanto di una metà, o di un terzo, ognun comprende che per quanto comparativamente minore, il danno non lascierebbe di esistere. Qui poi ci cade in acconcio di dover fare l'applicazione di codesta seconda ipotesi al nostro caso pratico, al fatto istesso del diritto differenziale, che nato dal pensiero di voler proteggere fortemente, favoreggiando col privilegio, circa un terzo del traffico estero di Genova, quale si è appunto quello dei cereali, scalzò le basi, escludendo i forastieri, su cui posava l'intiera sua progrediente prosperità, e contribuì, in gran parte, a renderci nelle presenti strettezze. Dacchè si ebbe chiuso in tal modo, l'accesso libero nel nostro porto alle navi straniere, gli ostacoli superarono gl'impulsi, e da allora in poi cominciò il regresso; (1825) quando invece faceva d'uopo estirparne i pochi inveterati, per uniformarlo agli emporj rivali di Livorno e di Trieste, i quali ci diedero a divedere dagli effetti di una regola poco intesa, ma vera, che quanto perdevasi da noi, veniva tantosto da essi loro acquistato con sempre crescente floridezza.

Qui poi gli opponenti c'intronano all'orecchio: dunque la marineria mercantile, appena risorta e sul punto di rifarsi dai danni sofferti nell'avversa fortuna, non si dovea proteggere efficacemente? Come mai, ancor vacillante, avrebbe fatto argine ad una crescente affluenza straniera? Forsechè l'Inghilterra, l'Olanda, e la Francia non giovaronsi elleno dei diritti differenziali per proteggere il proprio navile? Perchè ci asteremo noi dal seguirne l'esempio?

Egli è certamente un vantaggio, tra varii altri che possiede il nostro emporio, quello di poter vantare un naviglio mercantile perito

ed intraprendente; ma la sua importanza relativa riferendosi al trasporto delle cose, diviene col fatto minore di quella del traffico, da cui è dipendente; che se è dato all'agricoltura ed alle arti di crearle egli è però il solo che possa animarle col suo spirito vivificante, ponendole in moto. Quanto una siffatta superiorità siasi tenuta in non cale, si ritrae dall' effetto della concessa protezione che vincolando le mercanzie intaccava la libertà del commercio, fondamento precipuo da non manomettersi mai, su cui posano le migliori speranze della nostra piazza. Epperciò vediam chiarito il fatto, che l'azione del naviglio mercantile, in tale bisogna, risultò in detrimento, dacchè non venne conformata ai veri interessi fondamentali di una località così evidentemente singolare, verso la quale doveva contribuire siccome un mezzo di più, e sull' eguaglianza di un'altra industria, a mantenere florido quell'emporio, che in forza della libera concorrenza, e da se solo, erasi procacciato un prospero avviamento.

Alle corte andiamo sui fatti, come quelli che, chiaritisi in forma valida, deggiono avvalorare quanto ei venne fatto di enunciare.

VI

È egli vero che la nostra marineria mercantile, mercè il diritto differenziale abbia ingenerato maggiore affluenza nel porto di Genova, e con ciò crescenti importazioni dei cereali?

La forza del proprio personale marittimo, e quella dei navigli, mediante quel privilegio, presero entrambi incremento?

Il diritto differenziale è egli profittevole alla maggior parte della marineria mercantile?

Alla prima domanda contraporremo la tavola I.; ivi si osservi l'entrata dei navigli nel nostro porto col loro Bottume, durante il 1.° dodicennio dal 1814 al 1825, che per l' effetto del libero concorrimento sopravanza quello del 1826 al 1837 e seguenti, favoriti dall' esclusiva; e specialmente volgasi l'occhio al minor appulso delle navi nazionali non che delle estere. Circa, poi, ai cereali, se poniam mente alla tavola II, rileveremo che le loro importazioni, oggetto di privilegio, cominciarono a menomare fortemente, non che le riesportazioni, subito dopo il 1825, e così negli anni susseguenti; ciò che non ci avviene di riscontrare dal 1820 al 1825, che anzi in quel torno si mantennero senza posa progredienti; che se nel ventennio, dal 1825 al 1844, noi scorgiamo poche importazioni che giungono a pareggiare qualcuna di quelle annate, ciò devesi attribuire alla necessità di dover sovvenire all'inopia delle ricolte pel proprio consumo locale e per quello dello stato, piuttostochè all' effetto immediato e spontaneo di una prosperità ingenerata dal privilegio. Vedasi la sucitata tavola II, e si confronti su di ciò il maggior quantitativo dei cereali entrati in consumo negli anni 1836, 37, 39, 40, 43 e 44, colle relative aumentate importazioni, non che le crescenti riesportazioni dal 1820 al 1826, con quelle posteriori diminuite da quest' ultimo anno sino al 1844.

Se con tali cifre, ci è dato di poter chiarire semprepiù il nostro assunto, non ci lasciano però ignorare che, il deposito dei cereali, mentre da noi iva scemando, allargavasi ognor più negli emporj vicini, ma specialmente in quello di Livorno, ove i nostri mercadanti qui residenti, i promotori stessi del diritto differenziale concorrono a favorire codesto incremento, col deporre colà una buona parte di quelle derrate, onde vederne agevolato lo spaccio mediante le maggiori riesportazioni, ivi favorite, come ognuno sa, dalla libera concorrenza, dacchè per l'effetto dell'esclusiva, costà, come si è or ora provato, divennero minori. (Vedi la tavola III) Non ci dovrà recar meraviglia se codeste riesportazioni abbiano subito siccome conseguenza del privilegio, lo stesso decremento, non ostante che desse costà siano libere agli stranieri, i quali, non essendo pareggiati ai nazionali, circa il diritto di consumo, non possono neppure trovar utile di frequentare un mercato ove non esistono parità di circostanze così fondamentali nello spaccio delle importazioni. Talchè ogni traffico facendosi più difficile ove si ristringe, quello dei cereali da noi divenne accessibile soltanto a quelle poche fortune colossali, che sole con ingenti capitali possono accoppiare i due vantaggi; cioè quello dell'esclusiva pel consumo non contrastato dall'estera concorrenza in casa propria, e l'altro delle maggiori riesportazioni in un porto estero rivale libero, colla patente ruina del nostro emporio; e con ciò hanno tolta altresì una risorsa di più al naviglio nazionale, essendo che ove avvenisse l'incremento di un simile deposito, ridonderebbero a di lui vantaggio anche le probabilità di molteplici riesportazioni.

Veniamo alla seconda domanda risguardante l'aggrandimento del navile. Nella tavola IV gli specchi ivi annessi n.° 1 e 2, a prima giunta ci rilevano l'enorme diminuzione della gente di mare; e nella V. coi quadri n.° 1 e 2 scorgiamo un'accrescimento progressivo nei navigli.

Non è fattibile di poter svolgere l'andamento del primo, se non quando vogliasi incominciare dal credere inesatte quelle cifre che seguitano a progredire nello specchio n.° 1, dopo il 1820 sino al 1841; il che dovendosi da noi dilucidare con dati attinti da sorgenti officiali ed autorevoli, diremo che il risultato di 36279 uomini di mare annoveratisi nell'anno 1841, è per una gran parte fittizio, al pari degli antecedenti; imperciocchè i registri su cui venivano scritti, sia per trascurezza, sia per mancanza di notizie, od altri dati positivi, fatto si è che non vennero depurati dal numero di coloro che annualmente dismettevansi dal navigare, o dalle arti marittime, o che per essere estinti, o per effetto di altri avvenimenti non preveduti più non doveano porsi in quel novero. Tuttavia l'antico censimento del 1820, dirincontro a tali disparità, si è sempre il fondamento il più probabile, ed il più atto, perchè approssimantesi al nuovo, a farci credere esatto quello stato primitivo normale della marineria, essendo che alla fine dell'anno 1842 dovendosi procedere alla depurazione delle inscrizioni anteriori (in sequela di nuovi e saggi provvedimenti emanati dal Regio Governo, 17 settembre 1842, circa al modo di matricolare od inscrivere la gente di mare), si ebbero da

un simile spoglio diligente, per risultato finale 25282 individui, esercenti la navigazione o le arti marittime. È bensì vero che non vi si annoverarono, tuttochè in poco numero, gli operai Velieri, i Cordai, ed i Bottai che prima del 1842 erano aggregati alle maestranze marinaresche, e perciò d'allora in poi non vennero considerati come tali, che i soli Carpentieri ed i Calafati, inoltre si tralasciarono altresì i pescatori locali come quelli che per vecchiezza divennero inabili al navigare, e per essere la maggior parte contadini, che lunghesso il littorale si addanno a vicenda, ed a seconda delle circostanze al proprio mestiere, od a quello di marinaio. Abbenchè dalla depurazione dei registri, siasi conseguita la sucitata enumerazione di 25282 individui, pure non doveva ristarsi dal diminuire pel solo caso che, difettando di notizie positive, non potevasi accertare esattamente il novero di coloro che si allontanarono dal natio loco, o di quelli che mettendosi al servizio di esteri paesi, ed in particolare nell' America, vi esercitavano l' arte marinaresca.

Tuttavolta volendo raffermarne l'esistenza, si rivocarono le antiche matricole, onde surrogarle alle nuove, e dopo tre anni di esperimento pratico, cioè col 1843, 1844, e quasi alla fine del 1845, si ebbero inscritti 17903 marinai, comprovati officialmente come esercenti di fatto la navigazione, o le arti marittime. Ma anche codeste cifre finali, non si rimangono senza eccezione; avvegnachè i marinai venendo distinti in vario modo, si considerano soltanto col nome di *Inscritti Marittimi* coloro tra i matricolati, i quali adempiono alle condizioni prescritte dai regolamenti, per essere dichiarati esenti dalla leva di terra; e quindi si è da una tal classe composta di 8352 individui (vedi lo specchio n.° 3) che si tolgono le guarnigioni pel servizio delle regie navi di guerra (3).

Così affermossi lo stato normale degli uomini di mare, nello spazio di un triennio, tempo bastante onde lasciar campo a quelli che avessero intrapreso lunghi viaggi, a far ritorno in patria per esservi annoverati, non togliendosi però la probabilità, che di giorno in giorno possa vedersi aumentato di alcuni sopravvegnenti da straniere contrade.

Premesse codeste brevi dilucidazioni necessarie a sminuzzare, ed a definire con certezza gl' incrementi, ora attenendoci a siffatte cifre, conchiuderemo coll' ammettere per ferma ed invariabile base, il censo del 1820 che annoverava 24274 uomini di mare (vedi lo specchio n.° 1), e quinci riscontrandolo collo spoglio o depurazione operatasi nel 1842, risultante di 25282 individui, avrebbesi con ciò un sorpiù di 1008 persone. E forse egli comprovato positivamente un tale progresso? Il risultato definitivo officiale di 17903 marinai, ottenutosi alla fine dell'anno 1845, ci da ragione di sostenere la negativa. (vedi lo speccio n.° 2). Dunque cogli effetti di una logica inesorabile, qual'è quella delle cifre, avremo provato che il diritto differenziale in un ventennio, cioè dal 1825, non abbia giovato non solo all' aumentazione del personale marittimo, ma non riuscì neppure a conservare il censimento eseguito sotto l'influenza del libero concorrimento (1820), che anzi concorse a favorirne il regresso

D'altra parte taluno soggiungerà; forsechè non si acrebbe il numero dei navigli? Certo sì; ma crebbero altresì nel quinquennio dal 1820 al 1824 senza l'esclusiva; (vedi la tavola V. quadro n.° 1); e come non doveano aumentarsi anche dopo, mentre col privilegio loro veniva devoluto, volere o non volere, tutto il trasporto dei cereali, che annualmente ascende dalle ottanta alle centomila botti? Ma è desso nello stato nel quale potrebbe, e nel quale dovrebbe essere? Si cercò forse di emulare la superiorità nel progresso, o si anneghittì, mercè la sonnolenta fiducia nella proibita concorrenza? Meglio varrebbe che invece dell'artifizio del balzello, la causa di un tale accrescimento fosse ingenerata da uno sviluppo naturale, ampio, e più consentaneo ai bisogni ed agli interessi dello stesso navile, che attualmente non vedrebbesi ristretto in sì angusto circolo e compresso da mire particolari ed egoistiche che ci svelano il loro vizio originale; dure contingenze che facendolo dipendentissimo, lo resero suscettibile di poco o niun allargamento, talchè, viziato nel suo stato organico, oggidì non basta neppure per farlo sussistere, ciò che desso suppone di aver acquistato, col vero pregiudizio del più gran numero.

Dai fatti si deducono le conseguenze, e queste non vengono mai meno all'uopo nostro; perocchè volgendo l'occhio alle navi di ogni portata, che oggigiorno (1844) enumeransi a 3308, (vedi il quadro n.° 2), troviamo che, in complesso, impiegano soltanto undici mila marinaj, sul novero di 17,903; (4) dimodochè il sorpiù non avendo alimento, per le strettezze che ostano a secondare uno sviluppo così naturale, è astretto di dover emigrare in estere contrade, onde mettere a profitto, colà, la propria industria.

Si credette da principio che col crescere la forza dei navigli, anche le importazioni piglierebbero incremento; ma ciò si fu un'illusione; poichè diminuite le riesportazioni, cessando la libera concorrenza come già si è provato, il consumo locale dei cereali non aumenta, se non quando le ricolte scarseggiano; e quindi si sa che non può sorpassare mai il limite tracciato dalla stessa esclusiva. Circoscritto, in tal modo, il traffico, caddero le speranze, o le probabilità di allargare l'impiego dei navigli, e perciò non dovrà recar meraviglia se oggimai sopravvanzano i bisogni del nostro commercio, e divengono ben sovente un carico piuttostochè uno strumento di lucro. (5)

Oltrechè ove avvenissero abbondanti ricolte nello stato, non sempre fallaci, la marineria mercantile trarrebbe da ciò maggiori angustie, col dover scemare la traslazione dall'estero di quelle derrate. Un cosiffatto spostamento interno, ingenerò non minori travagli anche esternamente; per cui se l'opera privilegiata del naviglio, trovasi tuttavia affannosa in casa propria, diveniva per reciprocità o diritto di rappresaglia, ognor più ristrettissima al di fuori, sino ad essere sul punto di vedersi recisa la maggior base del suo traffico (i cereali), se il trattato di commercio e di navigazione conchiuso molto opportunamente colla Russia nel 1845, non avesse stabilita la libera concorrenza tra noi e quella nazione.

Simili fatti, con molte altre prove che abbiamo sott'occhio dedotte da un lungo tirocinio, ci deggiono convincere quanto le nazioni s'ingannano, quando, fondandosi sull'egoismo e sull'esclusione, cercano i proprii interessi a scapito di quei del genere umano. Che diverrebbe egli mai il traffico se tutte le nazioni si osteggiassero a vicenda con rappresaglie? Le tristi conseguenze di un tal caso pratico non deggiono isfuggire ad alcuno; le quali ci hanno oggimai persuasi che, col natural sviluppo della produzione, quando il commercio fosse libero, il superfluo di uno stato supplirebbe al bisogno di un'altro; e così colla legge di continuità verrebbesi a stabilire periodicamente l'equilibrio tra le nazioni che penuziano di prodotti, e quelle che ne abbondano. Infatti sarebbe un'illusione per chi si fondasse sopra i principj di quella massima, cioè che una nazione possa bastare a se; ma meno si venderà a noi, meno si comprerà da noi, poichè il commercio non essendo altro che una permuta di valore per valore non si dà che in proporzione di quello che si riceve.

Laonde si è sempre in ragione della moltiplicità delle importazioni che vengono fatte ad una nazione, che dobbiamo trarre argomento della sua floridezza, avvegnachè dessa non compra mai più di quello che possa consumare e se consuma in gran copia, egli è un fatto patente e positivo che mercè le arti che coltiva, potè procacciarsi un'equivalente da permutare coi prodotti acquistati. Tale ci si appalesa il regime economico libero, naturale e spontaneo, senza i puntelli artifiziali delle esclusive o protezioni

Siamo alla terza ed ultima domanda che si riferisce a voler diciferare i benefizi generali del privilegio. Nella tavola IV. il quadro n° 2, tra la totalità di 3308 navigli cui è composta la marineria mercantile, ne comprende 692 che, per la loro maggior portata dalle 100 alle 300 botti, sono i più atti ad intraprendere lunghi viaggi per eseguire le importazioni dei Cereali, degli olii ecc. godenti del minor diritto.

Fa duopo, però, osservare che, per l'economia nelle spese dei trasporti, è riservato alle sole navi, eccedenti circa le 140 botti, il veleggiare pel Mar nero, mentrechè le inferiori si avvicendano colle precedenti, onde approdare alle coste di Barberia, della Siria, alle isole dell' Arcipelago ecc. Comunque ciò si stia, fatto si è che, seguendo i dati più autentici ed officiali, il numero dei bastimenti che annualmente si addanno a quel traffico esclusivo, ascende a 233 della portata di 100 alle 300 botti, guarniti da circa 2700 marinai. (6) Vedi la tavola VI

La legge di esclusione, di cui dicemmo sin' ora, è concepita da uno spirito saggio che ha in mira di allargare interamente il suo benefico influsso a quell'industria, in favore della quale venne instituita; ma alloraquando codesta sua generalità si ristringe e torna invece a vantaggio della minor parte, ciò è una prova evidente che la sua applicazione riuscì inefficace, vale e dire che non era assolutamente necessaria, poichè falli lo scopo precipuo a cui mirava,

qual'è quello di essere profittevole al numero dei più. Con che referendoci alle cifre sucitate, verremo a confermare, che il minor numero della marineria si è quello che trae utilità dal privilegio.

Ora insistendo che non havvi necessità di conservare l'esclusiva, diremo; se codesto diritto differenziale fosse veramente necessario per far sussistere i 692 navigli or ora accennati, siccome una conseguenza naturalissima dacchè i soli 233 nè partecipano, gli altri 459, che sono il maggior numero, non potendo esserne a parte, diverrebbero un'appendice superflua per vedersi condannati a giacere inoperosi nel porto, od infine dismettersi affatto dal navigare verso stranieri lidi.

Ma tali non sono i loro destini, poichè dessi sussistono, non ostante che sulle importazioni delle altre derrate vi sia libera concorrenza, ciò che confermerebbe vieppiù l'inutilità dell'esclusiva anche sui cereali, abbenchè gli opponenti non tralascino di soggiungere, che non verrebbe fatto ai navigli nazionali di competere a gran pezza colla somma perizia di quegli esteri. Voglionsi esempi in contrario? e noi gli produciamo evidentissimi, e luminosissimi.

Per non dover parlare degli emporii lontani, citeremo invece il porto di Livorno, come quello che essendo più vicino, e per esser retto da una libertà plenaria di commercio, assai più si addice all'uopo nostro.

Infatti la tavola VII, nel rappresentarci il moto annuale di quel porto dal 1826 al 1844, ci fa scorgere in particolare dal 1826 al 1835, che in una media annua di 1762 navigli esteri entrati colà, 773 erano sardi; e dal 1836 al 1844 nel novero medio di 2636, i sardi di vela quadra sommano a 470, per non tacere di altri 492 di vela latina di minor importanza, esercenti il piccolo cabotaggio (7).

Egli è un fatto incontrastabile, che i bastimenti sardi vanno a conpetenza in quel porto libero con tutte le nazioni, e se lo frequentano in sì gran numero, segno è che, se non le superano, possono, per lo meno, fare a gara quant'altri mai, sia per sobrietà, come per economia, esperienza ed abilità nella navigazione. Se il naviglio mercantile si è da tanto che in casa altrui mostrasi favorito a dovizia di doti così pregevoli ed utilissime; non potrà egli dunque, per le stesse ragioni possederle, e farne uso assai meglio in casa propria?

Nella tavola VIII abbiamo raccolto tutte le provenienze dall'America, nel porto di Genova, dei navigli nazionali, e degli esteri. Da un simile confronto, il lettore, a colpo d'occhio, scorgerà che la media annuale dei primi si è di 79, e quella dei secondi di 42 Si noti che il libero concorrimento soltanto incoraggisce le importazioni di tutte le derrate che si estraggono da que'luoghi distanti; e si consideri inoltre, che per andare e venire da colaggiù, le difficoltà che s'incontrano sono ben altra cosa, che non quelle pel mar Nero, e per il Levante; stantechè, come ognuno sa, fa d'uopo superare in quei lunghi viaggi ostacoli oltrenumero, spiegar maggior perizia, e profondere gravi spese; eppure con tuttociò, e senza aver bisogno dei diritti protettori, abbiam dimostrato che le navi sarde, annual-

mente, superano del doppio le straniere che giungono nel nostro porto da quelle lontane contrade.

Messa, in tal modo, al paragone la libera concorrenza di un decennio, il risultato si risolvette in favore della bandiera nazionale; (8) e come non sarebbe altresì superiore nelle provenienze da regioni men distanti, quali sarebbero per l'appunto i viaggi facili e frequenti che si compiono più volte durante l'anno pel mar Nero, o pel Levante, da dove si traggono i cereali?

Nel citare gli stessi fatti, che riguardano la perizia della nostra marineria nell'arte del navigare, il lettore scorgerà che abbiam messo in campo i più ardui, i due punti estremi, cioè quello dell'importante ascendenza sugli stranieri nelle maggiori e più difficili lontananze, l'altro della frequenza non mai interrotta, e che supera ogni altra in un porto retto da una libertà plenaria di commercio, che ponendosi in contatto con tutte le nazioni, si è la pietra di paragone che risolve ogni dubbio contrario, se per caso ancora allignasse. Per le quali cose, adunque, rimane provato che il naviglio nazionale, quanto più avrà superato, in vario modo, l'estera concorrenza al di fuori, tanto meno la temerebbe in casa propria; ciò posto, conchiuderemo che non è assolutamente necessario per sua tutela o protezione il diritto differenziale; e molto meno, poi, quando, come dimostrammo or ora, si è la minor parte che ne trarrebbe benefizio; e finalmente ricapitolando la sua piena disutilità aggiungi il scemato appulso dei navigli, più sopra provato, nel nostro porto, colla diminuzione delle importazioni stesse dei cereali, oltre il chiarito danno, a scapito del personale marittimo nazionale.

VII.

Con simili dati palpabili ed evidenti, cui tuttodì ci è dato di poter riscontrare, riputiamo così semplice ed ovvia la controversia, che non farà d'uopo per convincersi di cotali verità, di discender alle minime dimostrazioni, che ne complicherebbero la semplicità, ed oscurerebbero, piuttostochè rischiarare, la lucidezza dei fatti, avvalorati bastantemente dai risultati statistici esatti perchè attinti da sorgenti autentiche ed officiali.

Soddisfatto in siffatta guisa, alle varie domande che ci siam proposti di svolgere, onde chiarire lo spostamento del nostro commercio, e provata con ciò la disutilità del balzello, o legge di esclusione, non ci meraviglieremo, se la nostra schiettezza nell'esporre e propalare, in tutta la loro nudità, le sue strettezze, possa esser cagione di attirarci la taccia di poca carità patria; il negarle per blandire la nazionale vanità, sarebbe un voler renderle perpetue, ma lontani dal tristo uffizio di sofisticare sulla verità, ed animati dal dovere di essere conscienziosi, ci consola il pensiero che potremo giovare assai più, che le altrui interessate e dolci lusinghe.

Niun emporio può prosperare, se non quando abbia grande spaccio delle sue importazioni; e queste tanto più prenderanno incremento,

quanto maggiori saranno le sue franchigie commerciali, a confronto di quei porti vicini che non ne sono meno forniti, e che tuttodì mostrano con ciò di essere attissimi ad eguagliarlo. Ma codeste franchigie, che ingenerano una crescente floridezza al commercio, non meno che all'industria, altro non sono che la libera concorrenza, spontaneo e potentissimo garreggiamento, veicolo principale, la condizione prima necessaria che si richiede per stimolare i progressi della pubblica ricchezza; dessa astringe gl'individui a porre in opra i maggiori sforzi per affievolire il prezzo dei prodotti che espongonsi sul mercato, sino a divenire inferiori a quello dei loro competitori, apportando con ciò utilità al maggior numero di persone, quali sono i consumatori. Si è la concorrenza che eccita l'operosità, alla quale l'industria va debitrice de' suoi incessanti miglioramenti, e che in pari tempo dispone le classi laboriose a trarre profitto per se, e ad espandere i propri molteplici benefizi nel corpo sociale, che il prograndiente loro lavorìo va di continuo creando.

Ma è altresì innegabile che la legge della concorrenza, la quale spinge la società alla volta di un prospero avvenire, assieme al bene che crea, a guisa di tutte le grandi leggi, ingenera pur anco co' suoi urti parecchie sconvenienze — apporta ruina ai deboli ed agl'inetti — è dannosa per coloro che non mostransi bastantemente intelligenti ed operosi nel secondare l'andamento della propria arte, e si lasciano con ciò togliere il sopravento dai loro concorrenti. Di qui avviene quella natural avversione al competer libero, che dispone la maggior parte dei produttori a voler essere esclusivi; epperciò facendosi ad accusare l'illimitata concorrenza, siccome causa unica che limita i loro guadagni, subiscono a malincuore le conseguenze che da essa derivano. Se la concorrenza abbia a fruttare spontaneamente in ogni terreno ben coltivato dall'intelligenza dei propri abitatori, è al tutto necessario che la sua azione abbi uno sviluppo spontaneo senza verun intervento artifiziale; avvegnachè qualsiasi ingerenza o soverchia protezione guasterebbe il natural equilibrio cui tendono le transazioni tutte del traffico. Fa d' uopo al postutto che l' interesse generale acquisti un dominio assoluto sul privato, a fine di preporre per sola guida della industria e del traffico il principio di equità e di giustizia che tiene in freno le pretensioni grette ed egoistiche, le gelosie, e le cupidigie mercantesche del minor numero.

L' età moderna ci fornisce esempi risplendentissimi sulla rapida prosperità di quegli emporii che vennero fondati, e crebbero sotto il regime di una libertà di commercio, come a varii altri produssero altrettanto male alcune leggi restrittive. (9) Codesti esperimenti non sono già sogni, utopie, o paradossi della scienza economica che i fautori dell'esclusiva cercherebbero di affibiarci. Che cosa vorranno rispondere ai fatti, ai risultati di una prosperità evidentissima come la luce in pien meriggio? In qual modo impugneranno un'argomento statistico, che cresce a vista d' occhio, e coll'andar degli anni acquisterà sempre maggior robustezza? Sì, diciamolo pure, è d'uopo accettare il principio, o cadere nell' assurda negativa dei fatti più saldi

ed incontrastabili; ma qualunque siasi l'effetto dei loro sofismi, noi ripeterem sempre che la pratica infatto di libertà di commercio ha sempre confermata la teoria.

Con tutto ciò, siamo ben alieni dal voler contestare la protezione necessaria che devesi concedere, in casa propria al naviglio mercantile, che anzi vorremmo che fosse piena, ampia, tutelare, e feconda di quei generosi impulsi soltanto capaci ad ingenerare veri ed utili progressi; ma tali non sono, ne possono chiamarsi quelli che si vorrebbero conseguire a guisa di colui che recideva l'albero per cogliere il frutto.

Se dovessimo imitare quanto si opera in Olanda, in Francia, od in Inghilterra, prima che si ponesse ad effetto colà la nota e benefica riforma di Peel, sarebbe d'uopo al postutto, di traformarci nella condizione economica in cui trovansi quelle potenze; ma chiunque voglia volger l'occhio all'intorno si accorgerà, e non tralasciamo di ripeterlo, che noi non siamo creatori di sterminate quantità di manifatture, non abbiamo colonie, non immensi possedimenti Americani, Indiani, Malesi, Oceanici ec. ec.; e perciò non potendo creare, al pari di loro, un commercio di proprietà, non possiamo tampoco prendere a modello ciò che si fa da quei colossi del traffico europeo, se non che col rischio di cadere in contraddizione con noi stessi, o per lo meno in assurdità ignote ad ogni stato civile.

Epperciò senza perdere mai di vista la nostra favorevole località già di troppo frastornata dall'incessate progredire degli emporii rivali, e senza mai scostarci dalla sua particolare condizione economica, ci sembra che dopo di aver in tal modo ponderati i suoi decisi bisogni e quelli della marineria mercantile, il problema non è difficile a sciogliersi dacchè si provò coi risultati numerici, essere, oggimai, gli ostacoli maggiori degli urti, ed il rimedio da opporvi superiore al male; rimedio non dissimile da quello messo in opra dal 1814 al 1825, che ci diede a divedere, in un dodicennio, quanto la libera concorrenza, e le facili communicazioni, facessero conseguire una progrediente floridezza al nostro emporio; siccome la sola via che dobbiamo calcare, riputata la migliore e la più vantaggiosa, per lunghi esperimenti, allo stato attuale e futuro del nostro commercio.

Quanto in tale bisogna siasi addentrata l'Eccelsa Mente Sovrana, sempre intenta al benessere dei commerzii, e quanto opportunamente siasi degnata di far riparo a quel crescente rovinìo, ce lo dimostrano i pubblici trattati di commercio e di navigazione, conclusi con varie potenze del globo. Monumento insigne e prezioso di franchigie commerciali, che tanto utilmente soccorre ai bisogni della nostra condizione economica, apportando così, in parte, il libero concorrimento alle estere nazioni nel porto di Genova, ed in quelli della Liguria; e quando la grand'opra incominciata con sì fausti auspicii, sarà compiuta, da quel momento vedremo avverarsi nella storia del nostro commercio, i miracoli di un'ascendente prosperità cotanto naturale all'emporio Genovese (10)

Con che essendo fatti certi di percorrere ogni anno il grande stadio, verso una libertà di commercio, con ugual passo, fermo, e franco;

la marineria mercantile, qualunque siano i prodotti, cui essa è occupata a fare il trasporto, può prosperare come tutte le altre industrie che non godono esenzioni o privilegi, ed alle quali si spiana la via che deggiono percorrere. Tolgansi affatto di mezzo gl' impedimenti che nuocono alle frequenti comunicazioni, gli ostacoli che allontanano i forastieri, e si accolgano favorevolmente coloro che sono disposti di aprire i loro porti, senz' altre prevenzioni o progetti, tranne quelli di una scambievole ed estesa reciprocità, per consolidare un libero traffico con essoloro; oltreacciò abolite le formalità ed il grave dispendio che aggravano il frequente navigare da un porto all' altro; ed ove occorra s' incoraggiscano con premj od onori i lunghi viaggi, la costruzione di grosse navi, e vedremo avvivarsi il naviglio mercantile, col moltiplicare senza ostacoli i suoi viaggi, trafficando con tutte le nazioni, e colle più remote e doviziose regioni del globo, unico scopo d' ogni popolo naturalmente marinaresco, e dedito per le strettezze della sua località, ad un' esteso commercio d' industria. Esperimenti varii e continui coi quali si forma la vera perizia dei marinai, mantiensi colla libera concorrenza l' emulazione, la sobrietà, l' economia, e tutto quanto possa concorrere per isvilupparlo, e conservarlo fiorito e numeroso.

Tavola I

Sunto officiale dei Navigli mercantili entrati annualmente nel Porto di Genova dall'anno 1814 sino a tutto il 1844 compresi quelli di piccolo cabotaggio.

DALL'ANNO 1814 SINO AL 1825. (1.° Dodicennio)				
ANNI	BANDIERE	NUMERO dei NAVIGLI	GUARNIGIONI dei NAVIGLI	BOTTUME dei NAVIGLI
1814	Sardi	4,639	30,180	226,357
»	Stranieri	944	7,678	49,138
1815	Sardi	5,642	38,618	283,548
»	Stranieri	1,167	9,147	74,545
1616	Sardi	5,243	36,476	270,955
»	Stranieri	902	8,028	71,238
1817	Sardi	6,276	43,478	316,298
»	Stranieri	814	9,962	81,090
1818	Sardi	6,215	42,026	312,442
»	Stranieri	941	7,892	72,216
1819	Sardi	6,226	47,289	315,678
»	Stranieri	1,117	8,289	95,267
1820	Sardi	5,615	42,472	282,460
»	Stranieri	846	6,890	66,714
1821	Sardi	5,258	40,314	284,727
»	Stranieri	707	5,013	53,651
1822	Sardi	5,122	40,512	277,179
»	Stranieri	715	5,013	53,651
1823	Sardi	5,460	38,791	272,075
»	Stranieri	1,009	8,201	96,029
1824	Sardi	5,604	39,113	272,184
»	Stranieri	1,097	8,410	96,863
1825*	Sardi	5,542	35,132	268,575
»	Stranieri	1,080	8,589	92,383
	TOTALE	78,181	567,603	4,285,243
	di cui Sardi	66,842	474,434	3,376,180
	Stranieri	11,339	93,169	909,063
	MEDIA di un anno	6,515	47,300	357,103
	di cui Sardi	5,570	39,536	281,348
	Stranieri	945	7,764	75,755

DALL'ANNO 1826 SINO AL 1837. (2.° Dodicennio)				
ANNI	BANDIERE	NUMERO dei NAVIGLI	GUARNIGIONI dei NAVIGLI	BOTTUME dei NAVIGLI
1826	Sardi	5,720	47,376	280,213
»	Stranieri	753	6,683	59,995
1827	Sardi	5,632	46,547	299,351
»	Stranieri	759	6,196	64,387
1828	Sardi	5,350	30,519	246,908
»	Stranieri	787	5,627	81,117
1829	Sardi	5,094	31,417	218,088
»	Stranieri	653	4,667	55,116
1830	Sardi	5,528	33,189	274,063
»	Stranieri	807	6,489	60,993
1831	Sardi	5,169	40,982	268,365
»	Stranieri	720	6,982	67,322
1832	Sardi	5,244	42,558	279,641
»	Stranieri	880	7,085	74,916
1833	Sardi	5,240	40,196	271,651
»	Stranieri	856	7,066	65,562
1834	Sardi	5,360	39,859	271,733
»	Stranieri	930	8,241	74,020
1835	Sardi	4,636	34,043	244,685
»	Stranieri	592	5,578	37,413
1836	Sardi	5,144	33,785	299,039
»	Stranieri	800	7,691	80,428
1837	Sardi	5,230	34,537	300,540
»	Stranieri	885	9,641	95,797
	TOTALE	72,769	536,954	4,071,343
	di cui Sardi	63,747	455,008	3,234,287
	Stranieri	9,022	81,946	837,056
	MEDIA di un anno	6,064	44,746	339,278
	di cui Sardi	5,312	37,917	269,524
	Stranieri	752	6,829	69,754

* Sul cominciare di quest'anno si pose ad effetto, a mente del Manifesto Camerale in data dei 17 gennaio 1825, il diritto differenziale sui cereali, olii e vini che vengono importati dai Navigli sardi.

DALL'ANNO 1838 SINO A TUTTO IL 1844. (Settennio)					
ANNI	BANDIERE	NUMERO dei NAVIGLI	GUARNIGIONI dei NAVIGLI	BOTTUME dei NAVIGLI	ANNUALI ESAZIONI dei diritti di Ancoraggio
1838	Sardi	4,826	35,425	269,490	
»	Stranieri. . .	958	11,250	103,871	
1839	Sardi	5,006	31,585	240,173	
»	Stranieri. . .	1,143	12,637	115,811	
1840	Sardi	6,422	41,368	263,114	
»	Stranieri. . .	1,147	12,197	115,201	
1841	Sardi	5,830	38,802	245,850	Ln. 170,497
»	Stranieri. . .	1,170	14,042	126,030	
1842[1]	Sardi	5,682	37,836	258,165	» 161,606
»	Stranieri. . .	1 097	14,845	139,274	
1843[2]	Sardi	5,820	37,957	266,888	» 180,203
»	Stranieri. . .	1,133	14,409	133,268	
1844[3]	Sardi	5,370	36,740	249,506	» 174,633
»	Stranieri. . .	1,168	14,904	136,518	
	TOTALE . .	46,772	353,997	2,663,159	
	di cui Sardi	38,956	259,713	1,793,186	
	Stranieri.	7,816	94,284	869,973	
	MEDIA di un anno.	6,681	50,571	380,451	
	di cui Sardi	5,565	37,102	256,169	
	Stranieri.	1,116	13,469	124,282 [a]	

[1] 1842 Sardi al di sotto di 30 Botti 4,776
» Detti al disopra di 30 id.. 906
» Esteri d'ogni portata. 1,097
TOTALE. 6,779

[2] 1843 Sardi al disotto di 50 Botti. 4,970
» Detti al disopra di 50 id.. 850
» Esteri d'ogni portata. 1,133
TOTALE. 6,953

[3] 1844 Sardi al disotto di 50 Botti. 4,346
» Detti al disopra di 50 id.. 1,024
» Esteri d'ogni portata. 1,168
TOTALE. 6,538

[a] *A prima giunta il lettore scorgerà che i risultati medii annuali del settennio (1838 al 1844) sopravanzano quelli del primo dodicennio (1814 al 1825); ma ove gli avvenga di addentrarsi alquanto in quelle cifre, avrà campo di accertarsi ben altramente del fatto. Eccone lo sminuzzamento*

	Navigli	Botti	Navigli	Botti
Media annua del settennio 1838 al 1844.			6,681.	380,451
Da diffalcarsi. I navigli entrati per approdo forzato, e usciti dal porto senza aver trafficato, media di un anno.	155.	9,640		
I navigli provenienti al di quà del Promontorio di Portofino (Levante), e al di quà di Voltri (Ponente), non annoverati prima del 1832 nel sunto annuale degli arrivi, media di un anno. . . .	1,224.	9,897	1,397.	36,192
Cotone in fiocco di provenienza dall'America settentrionale, spettante ai negozianti Lombardi *di puro transito per la Lombardia,* e perciò non introdotti in Portofranco com'avvenne di altre quantità appartenenti ai filatoi del Piemonte, ed importate da colà, dall'Inghilterra, o dalla Francia ciò che non ebbe a riscontrarsi nel 1.° dodicennio (1814 al 1825), media annua.	—	5,155		
Carbon fossile, le di cui importazioni limitavansi in quantità di pochissimo rilievo, nell'epoca suindicata del 1.° dodicennio, ed oggidì ascendenti a.	—	11,500		
TOTALE netto della media annuale del settennio 1838 al 1844. .			5,302.	344,259
Idem del 1.° dodicennio 1814 al 1825. .			6,515.	357,103
in meno nel settennio.			1,213	12,844

TAVOLA II.

Prospetto Generale del Traffico dei Cereali, importati nel Porto di Genova, dall'anno 1820, a tutto il 1844, desunto dai registri delle R. Dogane.

ANNI	Entrata in consumo mine o quintali	TRANSITO	RIASPORTAZIONI	Rimanenza in deposito alla fine di ogni anno	Totale delle importazioni annuali, compre-e quelle dalla Sardegna	Ammontare annuale dei diritti esatti	Importazioni dalla Sardegna
1820	36[illegible],499	1,138	292,340	478,435	1,138,412	1,432,733. 42	—
1821	259,003	2,001	372,373	429,749	1,063,125	1,054,867. —	—
1822	233,494	1,446	415,895	454,948	1,105,783	998,019. 81	—
1823	361,065	2,598	865,422	174,216	1,403,301	1,802,320. 23	—
1824	380,864	4,163	498,987	219.445	1,103,459	2,028,731. 22	—
1825*	280,327	3,775	474,520	250,842	1,009,464	1,245,757. 53	—
1826	323,930	347	282,816	222,129	829,212	2,018,041. 36	
1827	480,205	414	257,621	215,724	953,964	2,230,337. 42	63,278
1828	433 285	10,703	185,993	250,516	880,497	1,715,552. 90	219,531
1829	419,617	10,010	157,115	276,839	863,581	1,266,645. 23	165,934
1830	341,600	18,541	203,946	322,785	896,872	1,720,828. 94	136,068
1831	224,552	2,099	361,835	195,629	784,115	1,406,612. 74	56,732
1832	380,462	4,471	174,674	349,720	909,327	2,149,432. 66	2,729
1833	530,102	18,336	125,817	204,142	878,397	2,895,986. 91	6,542
1834	425,942	13,452	207,176	212,224	858,794	2,030,005. 69	51,242
1835	242,659	12,779	101,478	240,567	597,483	1,996,811. 52	123,064
1836	668,210	13,940	122,028	296,349	1,100,527	3,103,672. —	31,150
1837	755,908	25,031	214,545	264,129	1,259,663	3,931,821. 56	265,772
1838	430,886	3,169	253,593	269,839	957,487	2,368,794. 78	42,515
1839	494,408	10,700	169,442	331,119	1,006,169	2,391,443. 03	72,264
1840	692,061	8,027	263,570	300,249	1,369,907	2,370,874. 18	96,765
1841	438,213	17,534	151,868	259,482	867,067	2,318,688. 15	125,725
1842	391,802	5,638	252,522	208,859	858,821	1,961,231. 90	101,365
1843	568,156	—	197,283	310,772	1,076,211	3,218,362. 05	128,511
1844	621,420	5,632	287,136	358,027	1,272,214	3,623,925. —	52,571
							7,259
Totale	10,744,670	195,944	6,889,993	7,106,735	25,043,982	53,281,567. 23	
Media di un' anno	429,786	7,836	275,599	284,269	1,001,750	2,131,262. 68	

* A quest' epoca cominciò ad essere posto in vigore il diritto differenziale.

TAVOLA III.

Quadro comparativo delle importazioni dei Cereali nei Porti di Genova e di Livorno.

ANNI	IMPORTAZIONI IN GENOVA Mine o Quintali	IMPORTAZIONI IN LIVORNO Mine o Quintali	OSSERVAZIONI
1823	1,403,301	200,234	Codeste cifre sono state desunte dai Registri d'Introduzione dell'I. R. Uffizio di sopraintendenza dei Grani, che si conservano nell'Archivio della Dogana di Livorno; e quelle che riguardano il porto di Genova, vedi la Tavola II.
1824	1,103,459	106,580	
1825	1,009,464	179,940	
1826	829,212	407,745	
1827	953,964	879,880	
1828	880,497	665,890	
1829	863,581	490,797	
1830	896,872	589,409	
1831	784,115	684,854	
1832	909,327	854,398	
1833	878,397	552,609	
1834	858,794	452,315	
1836	1,100,527	726,600	
1837	1,259,663	1,047,600	
1838	957,487	1,353,000	
1839	1,006,169	1,137,600	

TAVOLA IV.

Sunto Numerico della Gente di Mare nei Regii Stati di Terraferma, dall'anno 1820 al 1844, desunto dai Registri dell'Ammiragliato.

Specchio N.º 1.

ANNATE	GENTE DI MARE				TOTALE	DIFFERENZA IN PIÙ	DIFFERENZA IN MENO
	CAPITANI	PADRONI	MARINARI e MOZZI	MAESTRANZE			
1820	1,084	1,553	20,819	818	24,274	—	—
1821	1,149	1,614	21,528	1,078	25,369	1,095	—
1822	1,207	1,663	22,022	1,148	26,040	671	—
1823	1,253	1,700	22,936	1,223	27,112	1,072	—
1824	1,315	1,760	23,770	1,307	28,152	1,040	—
1825	1,394	1,825	24,663	1,369	29,251	1,099	—
1826	1,446	1,874	25,366	1,400	30,086	835	—
1827	1,512	1,919	26,211	1,559	31,201	1,115	—
1828	1,554	1,918	25,503	1,696	30,671	—	530
1829	1,581	1,912	26,240	1,844	31,577	906	—
1830	1,588	1,901	26,785	1,902	32,176	599	—
1831	1,584	1,912	27,384	1,962	32,842	666	—
1832	1,617	1,923	27,772	2,032	33,344	502	—
1833	1,635	1,931	28,709	2,119	34,394	1,050	—
1834	1,650	1,925	29,449	2,187	35,211	817	—
1835	1,653	1,936	30,144	2,206	35,939	728	—
1836	1,632	1,947	29,604	1,890	35,073	—	866
1837	1,649	1,902	28,168	1,910	33,629	—	1,444
1838	1,664	1,924	28,118	1,990	34,396	767	—
1839	1,692	1,973	29,414	2,068	35,147	751	—
1840	1,737	2,040	29,657	2,206	35,640	493	—
1841	1,781	2,044	29,816	2,638	36,279	639	—
1842 1843 1844	833	1,247	22,312	891	25,282	—	10,997
						14,845	13,837
Differenza in più in Anni 24							1,008
Pareggiamento							14,845

Sunto numerico effettivo della Gente di Mare, a tutto dicembre dell'anno 1844.

Specchio N.° 2.

GRADI E QUALITÀ	NUMERO parziale per ogni CLASSE	NUMERO TOTALE
Capitani di 1.ª Classe, ossia di Lungo Corso .	45	833
» di 2.ª Classe, ossia di Gran Cabotaggio	788	
Padroni di 1.ª Classe, ossia di Piccolo Cabotaggio	425	1,247
» di 2.ª Classe limitati ai viaggi di Costa	822	
Marinai e Mozzi	—	14,932
Maestranze, Carpentieri e Calafati.	—	891
Totale Generale . .		17,903

Specchio N.° 3.

Inscritti Marittimi.

DIREZIONI	MARINERIA	MAESTRANZE CARPENTIERI	MAESTRANZE CALAFATI	TOTALE per DIREZIONE
Genova	2,902	74	20	2,996
Nizza	272	17	6	296
Oneglia	721	10	3	734
Savona	1,272	170	44	1,486
Chiavari	1,946	7	2	1,955
Spezia	858	16	11	885
Totale . . .	7,971	294	86	8,352

TAVOLA V.

Prospetto Statistico officiale del Naviglio Mercantile nei Regii Stati di Terraferma.

Quadro N.° 1.

ANNATE	BOTTUME DEI NAVIGLI				TOTALE per ogni ANNATA
	da 1 a 30	da 31 a 60	da 61 a 100	da 101 in più	
1819	—	—	—	—	2,300
1820	1,715	247	202	319	2,483
1821	1,738	225	194	338	2,495
1822	1,778	208	192	359	2,537
1823	1,818	201	217	340	2,576
1824	1,819	191	221	334	2,565
1825	1,860	179	204	388	2,631
1826	1,893	162	221	473	2,749
1827	1,874	172	232	546	2,824
1828	1,899	161	222	595	2,877
1829	1,931	170	214	602	2,917
1830	1,903	158	214	616	2,991
1831	1,965	157	215	629	2,966
1832	1,994	168	211	657	3,030
1833	2,031	181	212	681	3,105
1834	2,113	165	220	698	3,196
1835	2,163	162	221	701	3,247

Quadro N.° 2.

ANNATE	BOTTUME DEI NAVIGLI						TOTALE per ogni ANNATA	BOTTUME complessivo ANNUALE
	da 1 a 10	da 11 a 35	da 36 a 50	da 51 a 100	da 101 a 200	da 201 a 300 e più		
1841	1,545	503	97	283	476	189	2,093	158,459
1842	1,618	500	90	296	483	204	3,191	164,787
1843	1,693	499	80	290	485	205	3,252	164,756
1844	1,748	502	83	283	486	206	3,308	165,022

TAVOLA VI.

Sunto dei Navigli nazionali impiegati al trasporto delle derrate godenti del Diritto Differenziale. Media di un Quinquennio dal 1840 al 1845.

LUOGHI DI PROVENIENZA DEI NAVIGLI	N.° dei Navigli
Porti del mar Nero e Danubio	160
Costantinopoli ed adiacenze	20
Salonicchio, Smirne ed altri porti della Turchia	17
Siria ed isole dell' Arcipelago	7
Egitto	3
Barberia con Marocco	14
Regno delle Due Sicilie e Stati Romani	12
Totale	233

TAVOLA VII.

Prospetto dei Navigli entrati nel Porto di Livorno dall' anno 1826 al 1844.

ANNI	1826	1827	1828	1829	1830	1331	1832	1833	1834	1835		
Navigli entrati	1893	1919	1717	1727	1729	1639	1739	1693	1804	1701	Media annua	1762
di cui Sardi	914	898	787	898	698	680	709	687	776	692	idem	773

ANNI	1836	1837	1838	1839	1840	1841	1842	1843	1844		
Navigli entrati	2966	3300	3385	3985	2006	1807	1720	2261	2296	Media annua	2636
di cui Sardi di vela quadra	267	328	414	516	639	512	467	545	542	idem	470
idem di vela latina	1111	939	874	890	136	121	127	106	130	idem	492

Tavola VIII.

Prospetto dei Navigli provenienti dall' America, e dall' Oriente, entrati nel Porto di Genova in un Decennio, 1835 al 1844.

Anni	Stati Uniti		Terranuova		Antille		Isola di Cuba		S. Domingo		Messico		Costa Firma e Colombia		Brasile		Montevideo		Buenosayres		Perù e Coste del Pacifico		Sumatra		India		Moka		Batavia		Totale annuale	
	Sardi	Esteri	Sardi	Esteri	Sardi	Esteri	Sardi	Esteri	Sardi	Esteri	Sardi	Esteri	Sardi	Esteri	Sardi	Esteri	Sardi	Esteri	Sardi	Esteri	Sardi	Esteri	Sardi	Esteri	Sardi	Esteri	Sardi	Esteri	Sardi	Esteri	Sardi	Esteri
1835	»	7	»	2	10	»	11	4	»	1	1	»	2	3	33	3	14	»	16	»	4	»	»	1	»	»	»	»	»	»	91	21
1836	2	»	»	6	10	2	7	4	»	2	7	»	1	»	48	11	5	»	4	»	2	»	»	2	»	»	»	1	»	»	86	28
1837	10	9	»	3	10	3	3	4	1	»	1	»	3	»	30	»	1	»	6	2	2	»	»	1	»	»	»	»	»	»	67	22
1838	2	7	»	5	»	»	3	9	»	»	2	»	10	3	29	5	6	1	1	4	2	»	»	»	»	»	»	1	»	»	56	34
1839	»	7	»	6	8	2	2	13	»	»	1	»	»	1	43	8	4	1	»	»	5	»	»	4	»	»	»	»	»	»	63	42
1840	2	27	1	»	4	7	4	5	»	»	2	1	5	1	36	13	9	3	»	»	3	»	»	4	1	»	»	»	»	»	67	61
1841	»	11	»	9	5	2	9	7	1	»	3	1	6	2	37	9	8	»	15	3	4	»	»	5	»	»	»	1	»	»	88	50
1842	4	27	»	8	6	»	5	6	»	»	2	»	3	»	35	5	15	»	16	»	2	1	»	4	1	»	»	»	»	1	88	52
1843	2	19	»	12	7	3	4	5	»	»	1	»	6	2	42	6	10	2	15	2	4	»	»	»	»	»	»	»	»	»	91	51
1844	5	22	1	14	5	5	1	4	»	1	4	»	7	»	34	9	13	»	18	»	3	1	»	3	»	1	»	»	»	»	91	59
Totale	27	136	2	65	65	24	49	61	2	4	24	2	43	12	367	69	85	7	91	11	31	2	»	24	2	1	»	3	»	1	788	420
Media di un' anno . .																															79	42

NOTE.

(1) Nel 1797, dopo la rivoluzione, la gazzetta genovese annoverava 89,000 abitanti. Nel 1806 il primo censo francese gli trovò diminuiti a 75,000, ed a 70,000 nel 1812. Oggidì enumeransi a 100.000 circa entro il circuito delle mura; ed a 130,000 coi sobborghi, la guarnigione, i forastieri ed i marinaj nel porto.

(2) Il Manifesto Camerale dei 17 gennaio 1825, pose in vigore il diritto differenziale sui cereali, vini, ed olii a favore delle importazioni fatte dai navigli sardi. Eccone il dazio di consumo.

Grano......Ln. 6 il quint. (con band. sarda) Ln. 9 il quint. (con band. estera)
Vini comuni. » 16 l'ettol. » » 24 l'ettol. »
Olii .... » 20 il quint. » » 30 il quint. »

La seguente modificazione, per essere temporaria, non deroga punto la legge precedente. Con Regio Brevetto in data dei 30 gennaio 1847, il diritto di consumo dei grani e granaglie, venne diminuito a cent. 50 per quintale; e ciò sino a tutto il mese di maggio senza distinzione di bandiera. Con successivo Manifesto della R. Camera dei Conti, in data dei 22 maggio, venne prorogata una tale franchigia sino alla fine del prossimo luglio.

(3) Il periodo dell'inscrizione marittima comincia all'età di 20, e finisce ai 40 anni; dopo di che l'inscritto rimane sciolto dai vincoli della leva, e rientra nella classe *dei matricolati*, col pieno esercizio della sua arte, senz'andare esente, però dalla polizia marittima. I graduati della marina mercantile, deggiono aver adempiuto agli obblighi delle leve di terra e di mare, per ottenere la patente onde esercire le funzioni della loro carica.

(4) Codesto numero si desume da altrettanti contribuenti, gente di mare, che annualmente pagano la loro quota alla cassa degli Invalidi, cioè ottomila trovansi di continuo imbarcati, ed altri tre mila si avvicendano coi primi, durante l'anno, in quel servizio. A prima giunta deggiono apparire inverosimili quelle cifre, dacchè annoverandosi 3308 bastimenti d'ogni portata, non farebbero risultare che una guarnigione media di circa 3 ½ marinaj per ogni naviglio; ma si riflette che non tutte le navi solcano di continuo il mare, e non poche giacciono, sovente, nei porti in disarmo; oltrechè una moltitudine di uomini di mare esercendo le pescagioni del corallo e del pesce, dopo quattro o cinque mesi se ne distoglie, per non ripigliare quell'arte che nell'anno successivo. Annoveransi più di 300 barche, di cui ognuna e guarnita di 8 a 10 marinai.

(5) L'inopia delle ricolte che nel 1846-47 manifestossi nella maggior parte dell'Europa, diè luogo a così numerose importazioni di cereali, che i navigli v'ebbero un continuo impiego con noli a prezzi elevatissimi. Noi eccettuando un'epoca cotanto straordinaria, alludiamo invece a que' tempi di rado interrotti, in cui l'abbondanza generale delle produzioni agricole, determina l'equilibrio normale tra le diverse popolazioni, senza la sospensione dei diritti protettori a favore della marineria mercantile.

(6) Ogni naviglio compie pel mar Nero non meno di due viaggi l'anno, e spessissimo anche tre; per l'Arcipelago e per l'Affrica superano il doppio, ed anche più a seconda delle circostanze.

(7) Nel 1832-39 e 40, tra 5371 navi estere che in una media annuale diedero fondo nel porto di Costantinopoli, 901 erano sarde. Si detraggono da un tal numero 320 circa, transitanti ripetutamente pel mar Nero, quali sono quelli che trasportano i cereali in Genova, godenti del privilegio, il restante di 581 arrivi ci proverebbero ad esuberanza, che la bandiera nazionale, colà, va a competenza colla concorrenza straniera nell'andirivieni tra i diversi porti della costa Asiatica, dell'Arcipelago, ecc. Entrarono nei porti principali della Sicilia 120 bastimenti sardi, in ogni anno, cioè nel 1833 e 1844, da dove esportarono molti prodotti per varie destinazioni, spettanti a mercadanti esteri; ed in quello di Marsiglia si annoverarono nel 1841, fra entrati e sortiti 690 sardi, stazzanti in tutto 48,741 botti.

(8) Nel 1842 entrarono nei diversi porti del Brasile 68 navigli sardi, di cui 38 in quell'anno mossero al ritorno, ed il rimanente iva colà trafficando lunghesso la costa, e nominatamente con quella occidentale dell'Affrica. Nel 1841 fra 52 navi sarde sortite da Buenos Ayres, 15 approdarono in patria, e le altre veleggiarono per altri porti esteri. Nel 1843 diedero fondo nella rada di Montevideo 118 sardi, sulla totalità di 580 arrivi. Nel corso di quell'anno, e nel 1844 se ne viddero ritornare 23 nel nostro porto, e gli altri esercitavano colaggiù il traffico lungo il littorale, o coll' Europa.

(9) Livorno e Trieste a noi vicini. Tra quelli da noi distanti, citeremo il porto-franco inglese di Sincapour nell'isola di questo nome, situata nello stretto canale che separa l'isola di Sumatra dalla penisola di Malacca. Nel 1819 annoveravansi colà 150 malesi, metà pescatori, e metà pirati; nel 1832 la popolazione mista di ogni nazione ascendeva a ventimila individui, e nel 1840 il suo moto commerciale crebbe così meravigliosamente, e con tanta rapidità, che elevossi alla somma di quasi dugento milioni di franchi. Se l'esempio di Sincapour non basta, noi citeremo altresì quello di un'altra città libera fondata dagl' inglesi a *Paulo-Pinang*, o isola del Principe di Galles, sotto il nome di *George-Town*, che nel 1802 numerava 10,000 e nel 1831 45,000 abitanti. La floridezza di questo nuovo porto-franco annientò l'altro vicino di Malacca. Anche l'Olanda dichiarò libera la città di *Rion* nell' isolotto di *Tanjong-Pinang* sino del 1824, e malgrado la vicinanza di *Sincapour* in pochi anni divenne fiortissima; ciò che non sarebbesi ottenuto sotto un' altro regime.

(10) Annesso ai Trattati di Commercio e di Navigazione, che sino a questo giorno si enumerano a 38, havvi un'articolo addizionale (eccettuando però quelli conchiusi colla Russia e col Regno delle Due Sicilie), in forza del quale si conserva tuttavia il diritto differenziale sui cereali, a scapito delle bandiere estere.